



IDG Status (Auszufüllen durch Departement)

- öffentlich
 nicht öffentlich
 teilweise öffentlich
 befristet nicht öffentlich:
 untersteht nicht dem IDG, daher nicht öffentlich

Verfügung

vom 24. März 2023
Nummer 2555_300.150.450-1077103

Gestützt auf Art. 3 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (SVG) vom 19.12.1958, die eidgenössische Verordnung über die Strassensignalisation (SSV) vom 5.9.1979, § 27 der Verordnung über den Vollzug des Strassensignalisationsrechts des Bundes (Kantonale Signalisationsverordnung) vom 21.11.2001, Art. 3 lit. a der Vorschriften über den Vollzug des Strassensignalisationsrechts des Bundes (Städtische Signalisationsvorschriften) vom 20.8.2008 (AS 551.320),

verfügt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements:

Permanente Verkehrsvorschriften, Kreis 11

- 1 Für nachstehenden Verkehrsweg ergeht zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Quartier folgende Verkehrsvorschrift:

Arminstrasse
Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung (Begegnungszone)

Die Begegnungszone «Arminstrasse» umfasst:

- Arminstrasse

In der Begegnungszone kommen folgende Verkehrsregeln zur Anwendung:

- a. Das Signal «Begegnungszone» kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbe- reichen, auf denen die Zufussgehenden und Benützenden von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber Fahrzeug- führenden vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.
- b. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.
- c. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.



2/3

- 2 Die Verkehrsvorschrift wird mit dem Aufstellen der Signale, beziehungsweise mit dem Anbringen der Markierungen, rechtsverbindlich.

- 3 *Es werden aufgehoben:*

Arminstrasse

Die Verfügung des Polizeivorstandes vom 30.6.1971: Parkierungsverbot. Das Parkieren (Aufstellen zu andern Zwecken als zum Güterumschlag oder Ein- und Aussteigenlassen) ist verboten: auf dem östlichen Fahrbahnrand zwischen der Tramstrasse und der Liegenschaft Nr. 26; auf dem westlichen Fahrbahnrand zwischen der Tramstrasse und der Liegenschaft Nr. 17.

Die Verfügung des Polizeivorstandes vom 18.8.1971: Parkierungsverbot. Das Parkieren (Aufstellen zu andern Zwecken als zum Güterumschlag oder Ein- und Aussteigenlassen) ist verboten: auf dem östlichen Fahrbahnrand zwischen der Funkwiesenstrasse und der Liegenschaft Nr. 26 (inkl.).

In der Verfügung des Polizeivorstandes vom 25.6.1991: Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30). Die Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h beschränkt. d. Zone innerhalb Schwamendingen-/ Dörfli-/ Thurgauer-/ Wallisellen-/ Saatlen-/ Ueberlandstrasse, umfassend die Strassenzüge: Arminstrasse.

- 4 Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen ab Publikation beim Stadtrat Zürich, Postfach, 8022 Zürich, schriftlich ein Begehren um Neubeurteilung eingereicht werden. Das Begehren muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Wer ein Neubeurteilungsbegehren stellt, muss glaubhaft darlegen, inwieweit ihm oder ihr aufgrund der verfügten Verkehrsanordnung ein persönlicher Nachteil erwächst. Die Verfahrenskosten sind von der unterliegenden Partei zu tragen.
- 5 Die Verfügung (inkl. Übersichtsplan zum geplanten Vollzug) und die Unterlagen zu den Verkehrsvorschriften können im elektronischen Amtsblatt eingesehen werden.
- 6 Der Vollzug obliegt der Dienstabteilung Verkehr.
- 7 Ziffern 1, 2, 3, 4 und 5 werden im Städtischen Amtsblatt unter der Überschrift: **«Permanente Verkehrsvorschriften, Kreis 11»** am 12. April 2023 veröffentlicht.



3/3

- 8 Mitteilung an die Stadtpolizei VKA-ZVO, stp-kommandokanzlei@zuerich.ch, SK SID/V (Extranet) und die Dienstabteilung Verkehr.

Für richtigen Auszug

*Nach Antrag verfügt:
Vorsteherin des Sicherheitsdepartements:*



Vorsteherin des Sicherheitsdepartements
auf dem Dienstweg

Zürich, 21. März 2023 / davbib

ELO Geschäfts-Nr. 2555_300.150.450-1077103

Arminstrasse

Begegnungszone, Aufhebung von Parkierungsverboten

Begründung und Antrag

Mit Schreiben vom 29. August 2022 beantragten die Anwohnenden der Arminstrasse die Einführung einer Begegnungszone, um die spielenden Kinder des Quartiers besser zu schützen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Die darauffolgende Prüfung durch die Arbeitsgruppe Temporegimes, bestehend aus Fachleuten der Dienstabteilung Verkehr, des Tiefbauamtes, der VBZ und des Büros für Sozialraum und Stadtleben der Stadt Zürich, ergab, dass sich die Arminstrasse als Begegnungszone eignet.

Bei der Arminstrasse handelt es sich um eine schmale, weitgehend gerade Quartierstrasse ohne Trottoirs und mit geringem Gefälle. Bis anhin gehörte die Strasse zur Tempo-30-Zone «Riedgraben». Da die privaten Liegenschaften beidseits direkt an die Fahrbahn grenzen und auch nur über die Fahrbahn miteinander verbunden sind, erscheint die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf 20 km/h sowie die Einführung des Fussgängervortritts empfehlenswert. Die Einführung einer Begegnungszone erhöht zum einen die Verkehrssicherheit und schafft zum anderen einen Raum für Begegnung und Spiel. Die bestehenden drei Blaue Zone-Parkplätze werden durch die Massnahme nicht tangiert.

Mit der Einführung der Begegnungszone erübrigen sich die bestehenden Parkierungsverbote in der Arminstrasse, weil das Parkieren in einer Begegnungszone ausserhalb von markierten Parkfeldern untersagt ist. Betroffen ist das signalisierte Parkverbot am östlichen Fahrbahnrand vom Juni und August 1971 sowie das verfügte, aber nicht mehr signalisierte Parkverbot vom Juni 1971 am westlichen Fahrbahnrand (Abschnitt Tramstrasse bis Liegenschaft Nr. 17).



2/2

Wir beantragen den Erlass der nachstehenden Verfügung. Die Publikation auf der städtischen Internetseite erfolgt durch die Dienstabteilung Verkehr.

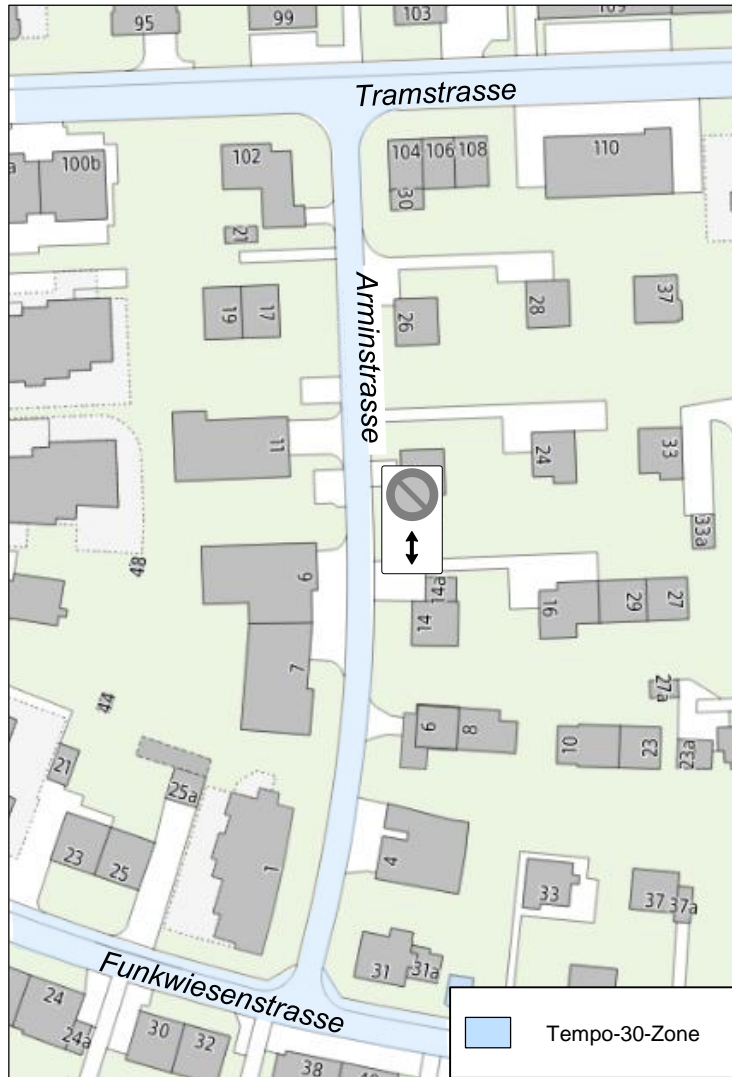
Esther Arnet
Direktorin

- Verfügungsplan
- Einzelverfügung
- Verkehrsgutachten mit Beilagen

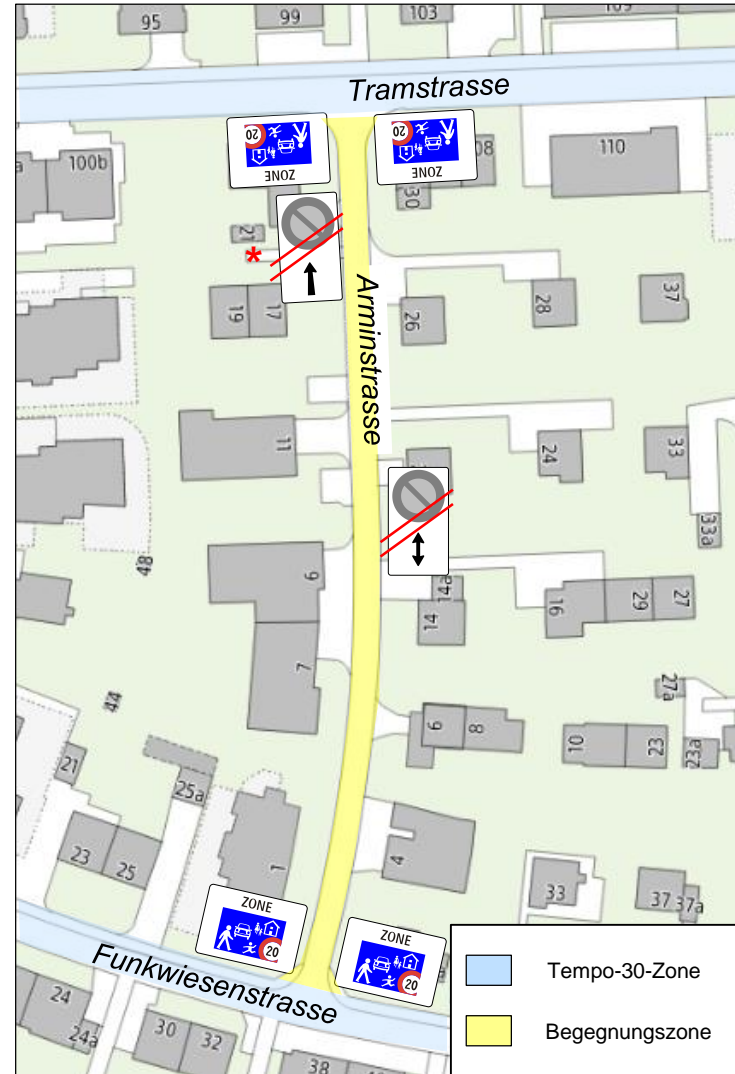
Kopie an:

- Stadtpolizei Zürich, SIA-O-RWOERL, KrC 11

Bestand



Geplanter Vollzug



Massgebend bei allfälligen Widersprüchen ist der Verfügungstext.

* Ist schon seit unbestimmter Zeit nicht mehr signalisiert.





Bericht zur Herabsetzung der allg. Höchstgeschwindigkeit

gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV

Strasse	Arminstrasse
Kreis	11
Datum	14.03.2023
Bearbeitung	DAVBIB

Ausgangslage

Anlass

- Antrag/Petition von Anwohnenden

Geschwindigkeitsregime

- Bestehend: 30 km/h Zone
- Geplant: 20 km/h Begegnungszone





2/4

Funktion gemäss Verkehrsrichtplan

- Quartierstrasse mit Erschliessungsfunktion ohne Richtplaneintrag.

Öffentlicher Verkehr

- In dieser Strasse verkehren keine öffentlichen Verkehrslinien.

Lage

Fraglicher Abschnitt/Gebiet liegt:

- in einem Wohngebiet.
- in der Nähe einer Schule («Volksschule Apfelbaum»), einer Kindertagesstätte («Kinderparadies Magdalenenstrasse») und der offenen Rennbahn Oerlikon.

Situation

- kein Trottoir (Mischverkehrsfläche).
- leichtes Gefälle.
- weitgehend gerader Strassenverlauf.
- asphaltierte Belagsoberfläche.
- drei einzelne Längsparkplätze der Blauen Zone am Fahrbahnrand.
- Besonderes: beidseits direkt an die Fahrbahn grenzende, private Liegenschaftszugänge.
- Die Durchfahrtsbreite beträgt bei den Parkplätzen ca. 2.70 Meter.

Unfallstatistik (vgl. Beilage)

Zeitraum: 01.01.2017 bis 31.12.2021 (5 Jahre)

In den letzten fünf Jahren haben sich in der Arminstrasse keine Strassenverkehrsunfälle ereignet.



3/4

Verkehrsmessung (vgl. Beilage)

Zeitraum: 25.11.2022 bis 01.12.2022

Standort: Arminstrasse Nr. 7

- V₈₅ (Querschnitt): 32 km/h
- V₈₅ Richtung Tramstrasse: 31 km/h
- V₈₅ Richtung Funkwiesenstrasse: 35 km/h
- V₅₀ (Querschnitt): 14 km/h
- V₅₀ Richtung Tramstrasse: 13 km/h
- V₅₀ Richtung Funkwiesenstrasse: 16 km/h
- DTV (Querschnitt): 112 Fz/d
- DTV Richtung Tramstrasse: 50 Fz/d
- DTV Richtung Funkwiesenstrasse: 62 Fz/d
- Morgenspitze: 5 Fz/h (Mittelwert Werktags)
- Abendspitze: 11 Fz/h (Mittelwert Werktags)

Erforderlichkeit der Temporeduktion

Art. 3 Abs. 4 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV:

In der Arminstrasse fehlt es an einem Trottoir, sodass sich Fahrzeuglenkende und Zufussgehende auf einer Verkehrsfläche im Mischverkehr bewegen. Da sich die Strasse in einem Wohnquartier befindet, grenzen die privaten Liegenschaftszugänge auf beiden Seiten direkt an die Fahrbahn. Somit treten Zufussgehende, insbesondere die Kinder aus dem Quartier, unvermittelt und nicht immer gut sichtbar (Grünbewuchs) auf die Strasse. Hinzu kommt, dass die Ein- und Mehrfamilienhäuser an der Arminstrasse nur über die Fahrbahn miteinander verbunden sind.

Zweckmässigkeit der Temporeduktion

Die Einführung einer Begegnungszone erhöht die Verkehrssicherheit, weil sich durch den kürzeren Bremsweg bei Tempo 20 sowohl die Unfallwahrscheinlichkeit als auch die Unfallschwere verringert. Die Massnahme kommt insbesondere den Zufussgehenden und speziell den spielenden Kindern zu Gute, die neu Vortritt gegenüber Fahrzeugen haben. Dies ist hier besonders relevant, weil kein Trottoir vorhanden ist und die angrenzenden, privaten Liegenschaften nur über die Arminstrasse miteinander verbunden sind.



4/4

Durch die Einführung einer Begegnungszone werden darüber hinaus die Aufenthaltsqualität im Quartier und die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gefördert sowie eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs herbeigeführt. Die Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden erhöht sich auch für die ungeschützten Velofahrenden, indem die Geschwindigkeitsdifferenz zum motorisierten Verkehr reduziert wird.

Weitere Auswirkungen der Temporeduktion

Leistungskapazität, Netzhierarchie, Ausweichverkehr

Die Netzhierarchie und die Leistungsfähigkeit der Arminstrasse wird durch die Einführung der Begegnungszone nicht beeinträchtigt.

Massnahmen an der Strassenoberfläche (inkl. flankierende Massnahmen)

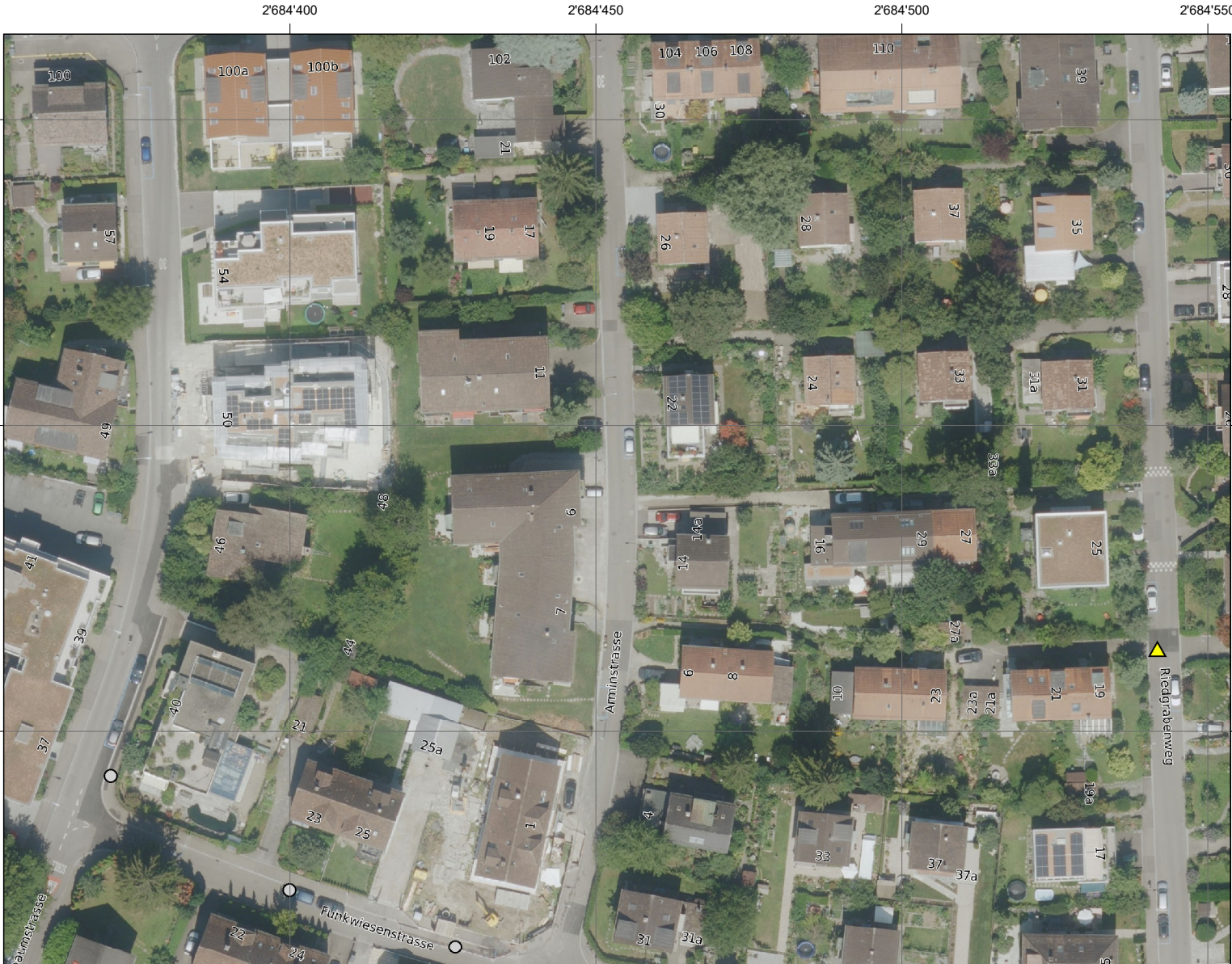
Die Einführung der Begegnungszone ist ohne ergänzende Massnahmen geplant. Bereits heute entspricht die Strassengestaltung dem vorgesehenen Verkehrsregime.

Schlussfolgerung

Den obgenannten Vorteilen stehen ausser einer marginalen Fahrzeiterhöhung für die motorisierten Fahrzeuglenkenden keine Nachteile entgegen, sodass sich die Einführung einer Begegnungszone als verhältnismässig erweist.

Beilagen (integrierender Bestandteil des Gutachtens)

- Unfallkarte vom 01.01.2017 bis 31.12.2021
- Verkehrsmessung vom 25.11.2022 bis 01.12.2022



Unfallschwere

Unfall mit:

- ▣ Getöteten U(G)
- Schwerverletzten U(sv)
- △ Leichtverletzten U(LV)
- ausschl. Sachschaden U(ss)

Unfalltyp

- ▣ 0 Schleuder- oder Selbstunfall
- ▣ 1 Überholunf., Fahrstreifenw.
- ▣ 2 Auffahrunfall
- ▣ 3 Abbiegeunfall
- ▣ 4 Einbiegeunfall
- ▣ 5 Überqueren der Fahrbahn
- ▣ 6 Frontalkollision
- ▣ 7 Parkierunfall
- ▣ 8 Fussgängerunfall
- ▣ 9 Tierunfall
- ▣ 00 Andere

DTV

<1'000
 1'000 - <2'500
 2'500 - <5'000
 5'000 - <10'000
 10'000 - <25'000
 25'000 - <50'000
 >50'000

Überwachungszonen

- aktiv (pink triangle)
- inaktiv (grey triangle)
- geplant (yellow triangle)

Strassen

- Kilometerpunkte km 97+/- (yellow line with black square)
- Bezugspunkte (black square)
- Nationalstrassen (yellow line with black square)
- Kantonsstrassen (green line with black square)
- Gemeindestrassen (blue line with black square)

Points of Interest

- Person (yellow icon)
- Bus (blue icon)
- Tram (blue icon)
- Other (blue icon)

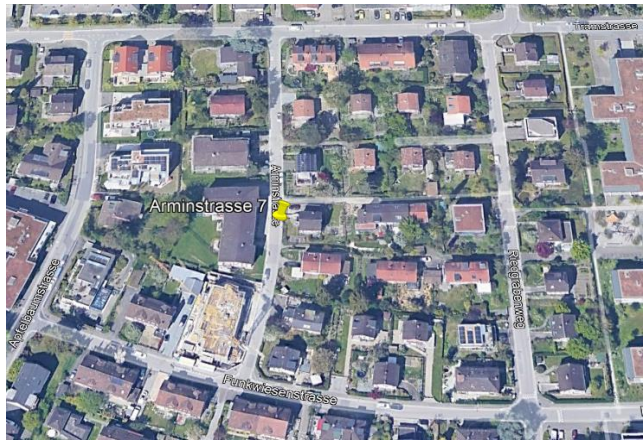
Grenzen

- Kantonsgrenzen (thick blue line)
- Gemeindegrenzen (thin green line)

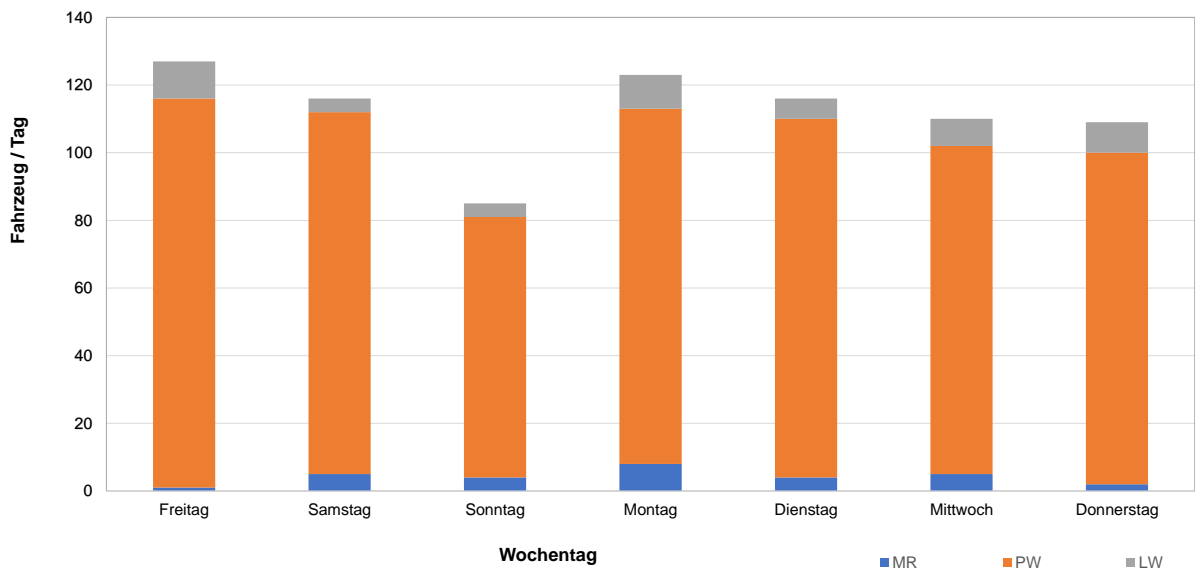
Messungsbericht

Messungsstandort	Arminstrasse 7
Zählperiode	25.11. - 01.12.2022
Richtung 1	Tramstrasse
Richtung 2	Funkwiesenstrasse
Signalisierte Geschwindigkeit	30

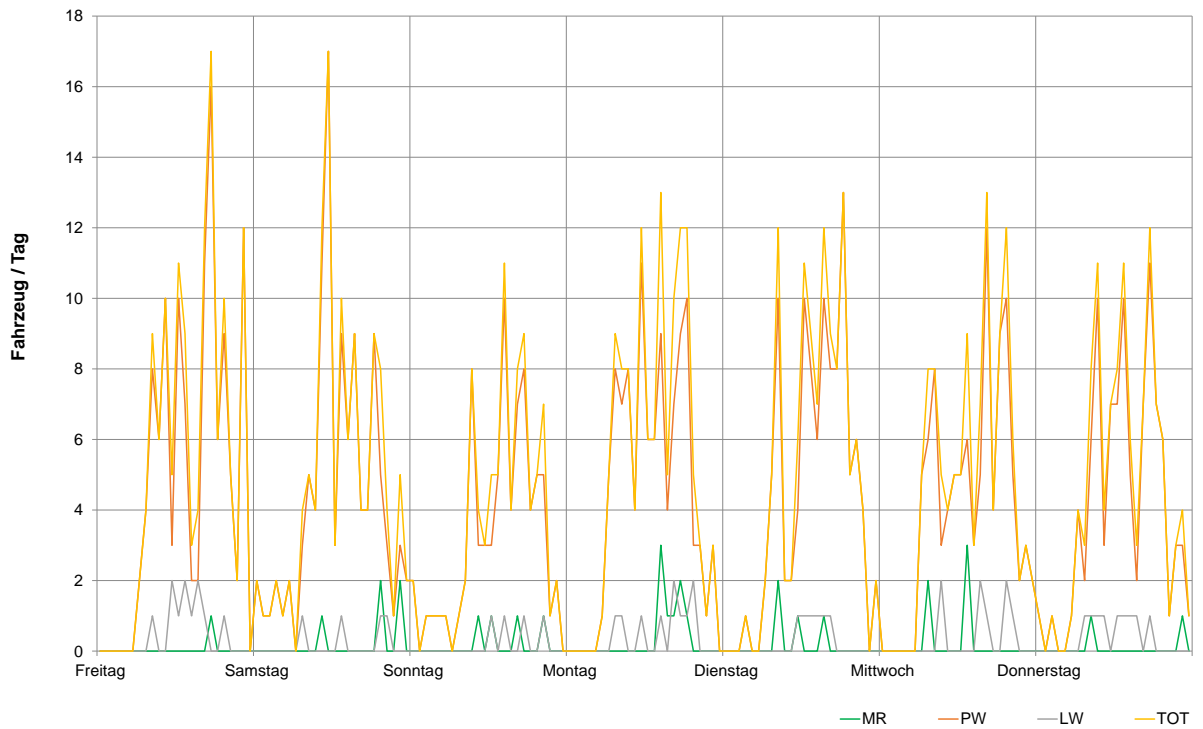
Kennzahlen			
	Tramstrasse	Funkwiesenstrasse	Beide Richtungen
DTV [Fz. / Tag]	50	62	112
DWV [Fz. / Tag]	54	63	117
D "Samstag" [Fz. / Tag]	52	64	116
D "Sonntag" [Fz. / Tag]	26	59	85
MSP (07:00 - 08:00) [Fz. / h]	3	2	5
ASP (17:00 - 18:00) [Fz. / h]	6	5	11
Tagesverkehr (06-22 Uhr)	45	59	104
Nachtverkehr (22-06 Uhr)	5	3	8
Anteil lärmiger Fz. am Tag [%]	9,8%	11,4%	10,7%
Anteil lärmiger Fz. in Nacht [%]	8,6%	0,0%	5,4%
Anteil lärmiger Fz. 24h [%]	9,7%	10,8%	10,3%
MR-Anteil [%]	5,4%	2,3%	3,7%
MIV-Anteil [%]	90,3%	89,2%	89,7%
LW-Anteil [%]	4,3%	8,5%	6,6%
LW-Anteil (06-22 Uhr) [%]	4,8%	9,0%	7,1%
LW-Anteil (22-06 Uhr) [%]	0,0%	0,0%	0,0%
Vd [km/h]	17,2	19,9	18,7
V50 [km/h]	13	16	14
V85 [km/h]	31	35	32
V Max. [km/h]	47	64	64
Vd (06-22 Uhr) [km/h]	17,1	19,8	18,6
V50 (06-22 Uhr) [km/h]	12	16	14
V85 (06-22 Uhr) [km/h]	31	35	32
V Max. (06-22 Uhr) [km/h]	47	64	64
Vd (22-06 Uhr) [km/h]	17,5	22,2	19,6
V50 (22-06 Uhr) [km/h]	16	20	17,5
V85 (22-06 Uhr) [km/h]	25,4	39,8	32
V Max. (22-06 Uhr) [km/h]	40	47	47
Prozentuale v-Überschreitung	15,4%	24,9%	20,6%

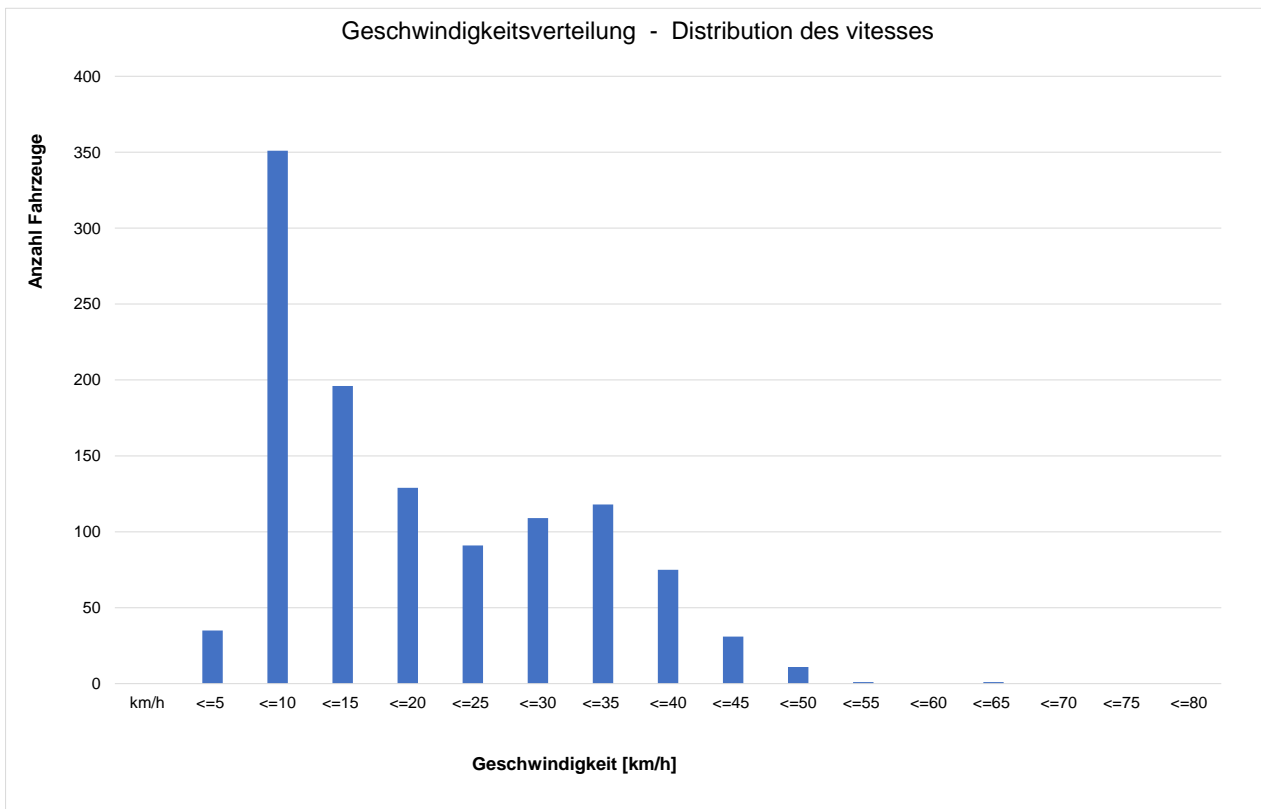
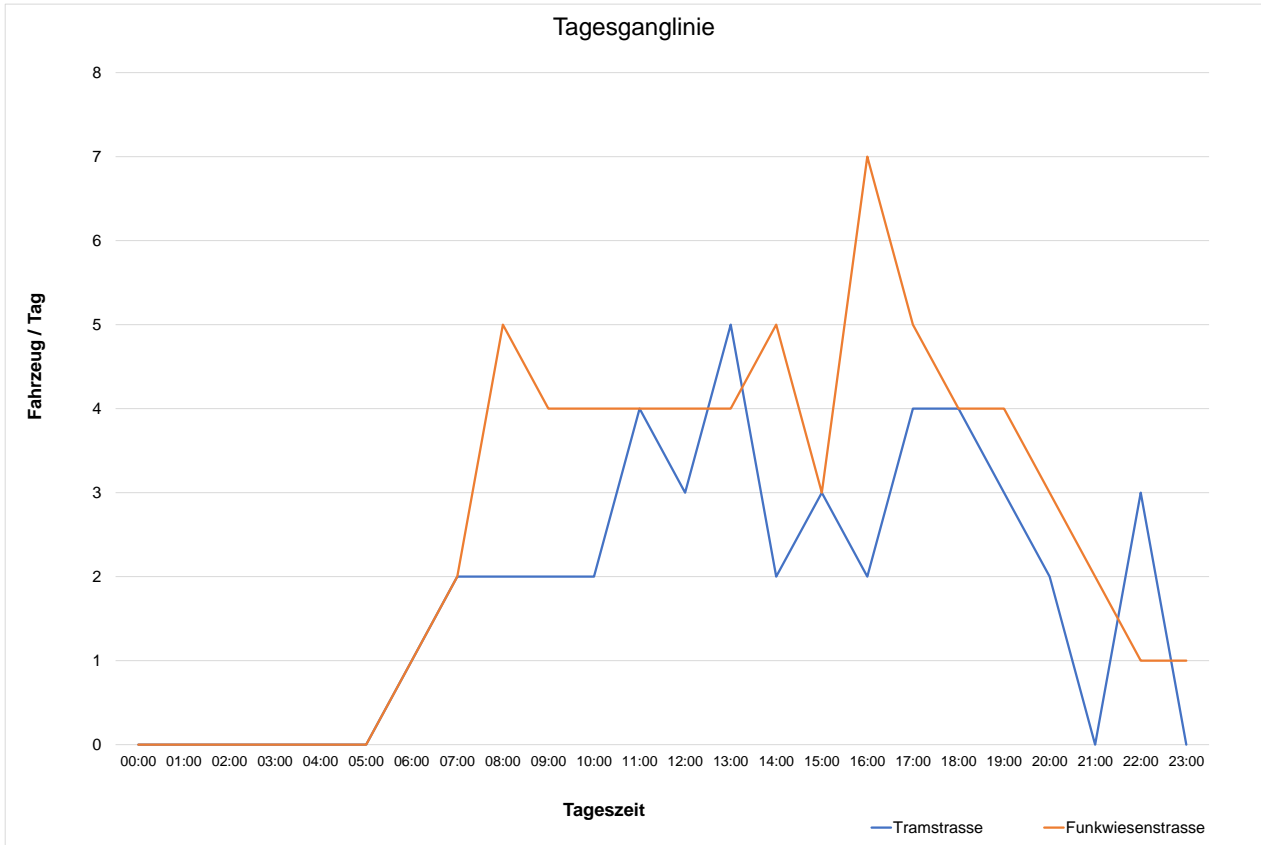


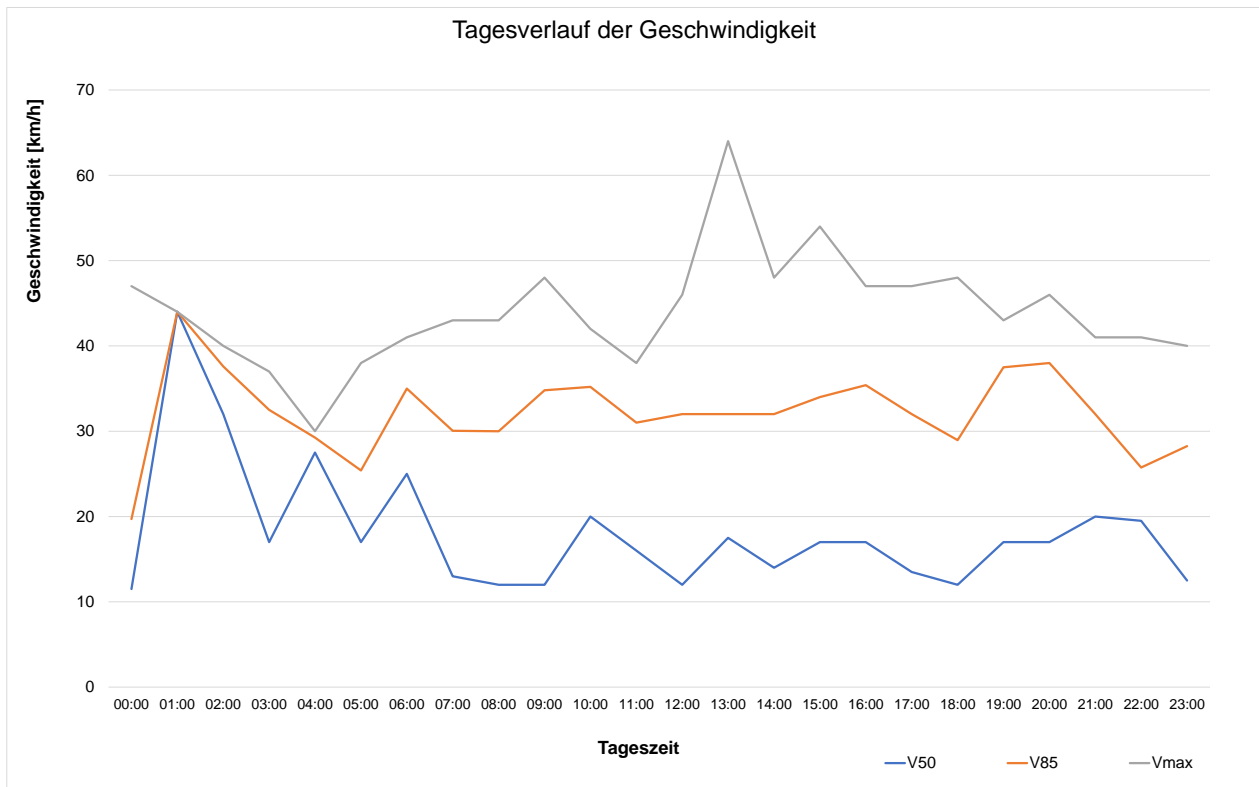
Verkehrsvolumen pro Tag und pro Klasse



Wochenganglinie







Legende	
DTV [Fz. / Tag]	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV [Fz. / Tag]	Durchschnittlicher Werktagverkehr
D "Samstag" [Fz. / Tag]	Durchschnittlicher Samstagsverkehr
D "Sonntag" [Fz. / Tag]	Durchschnittlicher Sonntagsverkehr
MSP (07-08 Uhr) [Fz. / h]	Morgenspitzenstunde
ASP (17-18 Uhr) [Fz. / h]	Abendspitzenstunde
Tagesverkehr (06-22 Uhr)	Durchschnittlicher Verkehr am Tag
Nachtverkehr (22-06 Uhr)	Durchschnittlicher Nachtverkehr
Anteil lärmiger Fz. am Tag [%]	Anteil lärmiger Fahrzeuge am Tag [MR, LW, LW+]
Anteil lärmiger Fz. in Nacht [%]	Anteil lärmiger Fahrzeuge in der Nacht [MR, LW, LW+]
Anteil lärmiger Fz. 24h [%]	Anteil lärmiger Fahrzeuge 24h [MR, LW, LW+]
SW-Anteil [%]	Schwerverkehrsanteil
V50 [km/h]	Geschwindigkeit, die von 50 % aller Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird
V85 [km/h]	Geschwindigkeit, die von 85 % aller Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird
V Max. [km/h]	Maximale Geschwindigkeit
v-Überschreitung [Anzahl]	Anzahl von Überschreitungen der signalisierte Geschwindigkeit
v-Überschreitung [%]	Prozentsatz von Überschreitungen der signalisierte Geschwindigkeit
MR	Motorräder und Motorfahrräder
PW	Personenwagen
LW	Lastwagen
LW+	Lastwagen mit Anhänger